

## LOS PROCESOS DE DISPERSIÓN Y CONCENTRACIÓN TERRITORIAL EN ALICANTE Y SU ENTORNO <sup>(1)</sup>

**Pablo Martí Ciriquián**

Profesor Titular (EU). Área de Urbanística y Ordenación del Territorio

[pablo.marti@ua.es](mailto:pablo.marti@ua.es)

**María Cristina García González**

Ayudante de Universidad. Área de Urbanística y Ordenación del Territorio

[mcristina.garcia@ua.es](mailto:mcristina.garcia@ua.es)

Departamento de Geografía Humana. Universidad de Alicante

Carretera de San Vicente del Raspeig, s/n.

Sant Vicent del Raspeig, 03690, Alicante, España

Teléfono: + 34 965903400

Fax: + 34 9659093464

**Palabras Clave:** Alicante, urbanización, dispersión, litoral

(1) Esta ponencia se desarrolla como parte de las investigaciones realizadas en el marco del Proyecto *EL PROCESO DE URBANIZACIÓN EN LA COSTA MEDITERRANEA: ¿HACIA UN MODELO INSOSTENIBLE DE OCUPACIÓN DEL SUELO? Un análisis retrospectivo (1956-2006) y prospectivo (2006-2026)*, financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación, MICINN, en la Convocatoria de Concesión de Ayudas para la realización de proyectos de investigación, en el marco de algunos Programas Nacionales del Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica 2004-2007. Convocatoria 2006. (SEJ2006-09630/GEOG).

### Resumen

A lo largo de las últimas décadas se pueden reconocer diversos procesos de dispersión, concentración y creación de nuevas centralidades en el territorio vinculado al área de influencia de la ciudad de Alicante. El análisis de estos procesos y sus relaciones tienen, no sólo interés en sí mismos, sino que ofrecen un conocimiento que permite prever las pautas de evolución en la ocupación futura del suelo. En cualquier caso, para acercarnos a estos procesos es necesario identificar las transformaciones territoriales y sus causas que, en ocasiones, tienen un carácter global aunque estén relacionadas con procesos de ámbito local como son la influencia de las infraestructuras, los elementos de atracción local o los espacios de consumo, ocio y negocio. En los años cincuenta esta zona litoral aparecía como un territorio en el que se situaban poblaciones compactas unidas por débiles infraestructuras y se mantenía una importante ocupación de suelo destinado a agricultura, de la que en la actualidad quedan escuetos testimonios en unas zonas muy concretas situadas entre Alicante y San Juan y entre las ciudades de Elche y Santa Pola. La ocupación de la franja costera en esos años estaba constituida sólo por pequeños núcleos aislados como Santa Pola o Campello.

El primer proceso de dispersión urbana del municipio de Alicante se produce a partir de 1960 con la apuesta por el desarrollo turístico junto a la playa de San Juan, que en los años setenta, presenta como imagen destacada el gran crecimiento de la ciudad central y la expansión en el territorio de la urbanización de manera dispersa. En la actualidad, los municipios de San Juan, Muchamiel y San Vicente del Raspeig en el norte de Alicante, han favorecido la creación de importantes superficies destinadas a ocupaciones de baja densidad consolidando la superficie de estos municipios como las áreas suburbanas de Alicante por excelencia. En el sur de la ciudad de Alicante, la creación desde los primeros años de la actual década de dos actividades terciarias como la oficina para el registro de marcas, dibujos y modelos de la Unión Europea, y la Ciudad de la Luz, próximos al aeropuerto, convierten a esta zona en una de las de mayor potencialidad de desarrollo. Las urbanizaciones aisladas situadas en enclaves fundamentalmente costeros ha sido uno de los modelos de crecimiento urbano a lo largo de las últimas décadas que sigue produciéndose en los últimos años y en los que destacan la ocupación del litoral hacia el sur de la ciudad de Alicante a lo largo de la carretera nacional 332, basada en el desarrollo de grandes urbanizaciones aisladas.

Si hace unos lustros las áreas de gran accesibilidad rodada a que daban lugar las grandes infraestructuras viarias, eran potencialmente espacios destinados a centros comerciales, parques tecnológicos o polígonos industriales a excepción de la carretera hacia Madrid, que mantiene esta actividad industrial, en estos momentos, estos territorios aparecen ocupados por nuevos usos residenciales y de ocio, entre los que destacan los campos de golf. El agotamiento total del suelo para actividades urbanas parece difícil de evitar a tenor de los procesos históricos analizados y los planteamientos de futuro ya presentados y la necesidad de una idea global e integradora de este territorio, hoy en día se convierte en una reivindicación ya irrenunciable.

## **Introducción**

Las ciudades del siglo XIX y XX crecieron extendiendo sus infraestructuras y así los límites de la ciudad los definía el alcance de las líneas de comunicación, de suministro de agua, alcantarillado, etc. La relación entre el centro y la periferia se basaba en la progresiva desaparición de las redes de los distintos servicios a medida que se incrementaba la distancia al centro urbano. En el siglo XX, las redes e infraestructuras se podían extender mucho más fácilmente que las anteriores a zonas rurales cercanas y pobladas, y a nivel territorial, el ferrocarril dejaba su impronta. Sin embargo, en el siglo XXI las redes, especialmente las digitales pueden extenderse mucho más allá, llegando a comprometer las diferencias entre zonas urbanas y rurales. El nuevo ideal de las redes es la ubicuidad, instantaneidad, inmediatez de relaciones siempre permitidas pero seleccionadas en el tiempo y en el espacio, lo que nos sitúa en una nueva interpretación de las dinámicas de transformación territorial.

Sin embargo, esa mayor libertad de ubicación no supone indiferencia ante la ubicación. A su vez se produce una reorganización territorial en la que aparecen nuevas centralidades de diversas escalas. En el caso del entorno de Alicante, uno de esos interesantes procesos de descentralización y creación de nueva centralidad es la implantación determinadas actividades administrativas o terciarias situadas alejadas del núcleo urbano de Alicante –ubicación de la OAMI, la oficina para el registro de marcas, dibujos y modelos de la Unión Europea- y la Ciudad de la Luz, los estudios cinematográficos propulsados por la propia Generalitat Valenciana, en el litoral sur-. Se trata de casos en los que se ha provocado un proceso de descentralización de actividades de servicio dentro de un área urbana asentando nuevas actividades administrativas, terciarias y residenciales.

De igual manera, y relacionado con los nuevos hábitos sociales, los espacios de consumo y ocio se han ido ubicando en lugares de gran accesibilidad y han creado nuevas relaciones de centralidad en el conjunto territorial. Así los nuevos centros comerciales de Alicante, al igual que otras actividades, se han ido situando junto a los nuevos viarios concéntricos -la Gran Vía y la Vía Parque-. Todas estas nuevas circunstancias urbanas han favorecido una fragmentación de la ciudad cuya reestructuración es uno de los retos más importantes en el futuro.

Otro de los fenómenos territoriales recientes más importantes en el proceso de creación de nuevas polaridades territoriales son las operaciones vinculadas a una nueva oferta turística-residencial como son los campos de golf. En el caso de Alicante se cuenta ya con cuatro campos de golf con operaciones residenciales asociadas en la zona de influencia de su área funcional. Como en los casos anteriores, se trata de actividades situadas en relación con la accesibilidad que presenta el territorio. En esta ocasión nos encontramos con un modelo de ocupación de baja densidad y, por tanto, de una cierta dispersión en el territorio.

## **1. La evolución histórica de los procesos de concentración y dispersión**

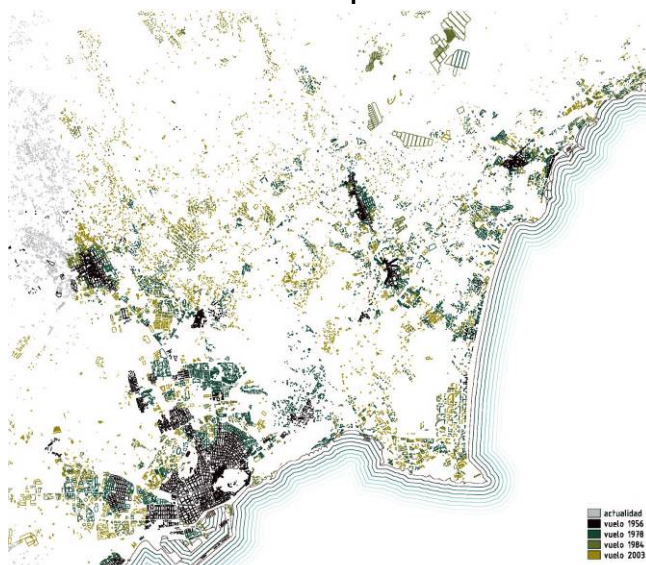
Para comprender mejor el proceso actual de dispersión urbana en el ámbito de influencia de la ciudad de Alicante y su franja litoral se puede recurrir a dos tipos de documentos que, además de ser complementarios, ofrecen una excelente descripción de las transformaciones territoriales de este ámbito: por un lado las fotografías aéreas de las que se dispone y, por otro, los diferentes planes de ordenación que han sido propuestos en los diferentes municipios vinculados a este territorio.

Las fotografías aéreas de las que se dispone son: el vuelo americano de 1956, el vuelo IRYDA de 1978, el vuelo del Instituto Geográfico Nacional de 1985 y el vuelo de 1993 de la Generalitat Valenciana –que posteriormente fue convertido en cartografía a escala 1:10.000- y las fotografías aéreas más recientes del Instituto Cartográfico Valenciano –realizadas en los últimos dos años-.<sup>1</sup> Esta secuencia fotográfica que describe la evolución del ámbito resulta sumamente explicativa del proceso acaecido.

De este conjunto resultan especialmente ilustrativos los cambios territoriales que se evidencian entre las primeras series de fotografías. Así la primera documentación gráfica, el vuelo americano del año 1956, nos confirma que en ese momento la península ibérica, en general, y la costa alicantina, en particular, era un territorio en el que se situaban poblaciones compactas unidas por débiles infraestructuras y se mantenía una importante ocupación del suelo destinada a agricultura. La costa aparecía sin ocupación residencial con la excepción de los pequeños núcleos urbanos como los de Campello o Santa Pola al norte y sur de Alicante respectivamente. En la ciudad de Alicante destaca la ocupación de la edificación según la estructura radial definida por viarios de conexión con el resto del territorio y únicamente se identificaban algunas ocupaciones residenciales aisladas en las direcciones de esos viarios radiales.

Las fotografías de 1978 nos definen un panorama territorial totalmente diferente: el gran crecimiento de la ciudad central y la expansión en el territorio de la urbanización de manera dispersa. Esta dispersión de la edificación se produce fundamentalmente en la franja litoral donde aparece una ocupación discontinua que en ocasiones tiene su prolongación hacia los núcleos urbanos interiores. En las secuencias fotográficas siguientes -1984, 1993 y 2006- se puede reconocer cómo esa transformación anterior se va consolidando, la ocupación del litoral es cada vez más intensa, los núcleos urbanos tradicionales sufren un fuerte incremento de su superficie edificada y los grandes espacios vacantes entre poblaciones se van reduciendo.

**Figura 1. Plano de evolución de la ocupación en el área norte de Alicante**



Fuente: elaboración propia a partir de fotografías aéreas

Volviendo a los inicios de esta evolución territorial, en el ámbito del planeamiento urbano debemos situarnos en la década de los sesenta cuando se inician las propuestas de ordenación que establecerán las pautas del desarrollo comentado. En el caso de Alicante se produce un curioso fenómeno de transformación territorial, se trata de un doble proceso de concentración y dispersión urbana de manera simultánea e independiente. En este momento se inicia el primer proceso de dispersión del área de influencia de Alicante.

<sup>1</sup> Los fotogramas correspondientes a estos vuelos se pueden consultar en la Biblioteca del Instituto de Geografía de la Universidad de Alicante.

Por una lado, el plan general de 1962 consolida el crecimiento de la ciudad de Alicante como ciudad compacta al apostar por una estructura radio concéntrica sobre la realidad de carácter radial que la ciudad tenía. De hecho, la ciudad había crecido apoyando todo desarrollo urbano sobre los viarios radiales en las direcciones definidas por los ejes de conexión de la ciudad con el resto de poblaciones en todas las direcciones y se propone el atado de los diferentes crecimientos a partir de viarios concéntricos.

Por otro lado, de manera independiente se plantea la ocupación de la franja litoral situada al norte de Alicante, a unos siete kilómetros de la ciudad consolidada. No se trataba de una idea nueva ya que la puesta en valor de esta superficie se remontaba a 1933 cuando se declaró zona de utilidad pública con la intención de convertirla en un espacio destinado al ocio y el turismo –el programa propuesto incluía, entre otros, un aeropuerto, club de golf, hotel y casino-.

Este primer proceso de dispersión urbana se produce a partir de 1960 con la apuesta por el desarrollo turístico junto a la playa de San Juan. En este proyecto –el primer polígono de la playa de San Juan- se define un esquema de ordenación de cierta entidad e interés, aunque completamente fragmentario, autónomo y aislado. Para su organización se establece un eje central interior paralelo al mar –la Avenida Costa Blanca- jalonado por diez torres de doce plantas de altura dispuestas al tresbolillo; junto a estas torres, formando unidades de agregación, se sitúan bloques lineales orientados predominantemente según la dirección perpendicular a la línea de costa y cuya altura es creciente desde la playa hacia el interior, permitiendo así vistas al mar desde los edificios más alejados de la costa; además, destaca la liberación de tráfico rodado en primera línea, manteniendo el paseo marítimo con una clara vocación peatonal. Si los planteamientos de esta primera intervención en la Playa de San Juan hubieran sido la pauta para los desarrollos posteriores, los diferentes crecimientos de esta zona se hubieran producido de acuerdo con una estructura viaria continua que organizase de manera jerárquica todo el ámbito y permitiese una mejor valoración de los distintos paisajes del entorno. Sin embargo, tanto el planeamiento general como los desarrollos de los distintos sectores de este territorio han convertido las distintas zonas en áreas independientes y fragmentadas en las que predomina la inexistencia de un orden de conjunto, las discontinuidades viarias y de tejidos y la creación de diversas áreas con vocaciones diferentes –desde las nuevas zonas veraniegas hasta los recientes campos de golf rodeados de viviendas unifamiliares de residencia permanente-. En este sentido, las decisiones posteriores y su desarrollo en este ámbito no han sido capaces de ofrecer una red estructurada de espacios públicos que permitiera articular y conectar las distintas actuaciones diferidas en el tiempo y que fuera más allá de una serie de viarios rodados de conexión territorial.

En cualquier caso este primer proyecto inicia la consolidación de una auténtica ciudad dual: la ciudad central de Alicante y la nueva ciudad de uso temporal, en definitiva una ciudad de invierno y otra ciudad de verano cada una de ellas frente a la otra. La siguiente propuesta de ordenación será el plan general de 1973 que establece una nueva perspectiva en la organización de la costa alicantina ya que aborda toda el área de influencia de Alicante y, por tanto, incluye propuestas de ordenación para los municipios limítrofes. Se trata de una propuesta de carácter más territorial que urbana en la que se plantea la ocupación de toda la franja costera recorrida por potentes viarios rodados paralelos a la costa, tanto al norte como hacia el sur de la ciudad de Alicante, con una vocación residencial y turística.

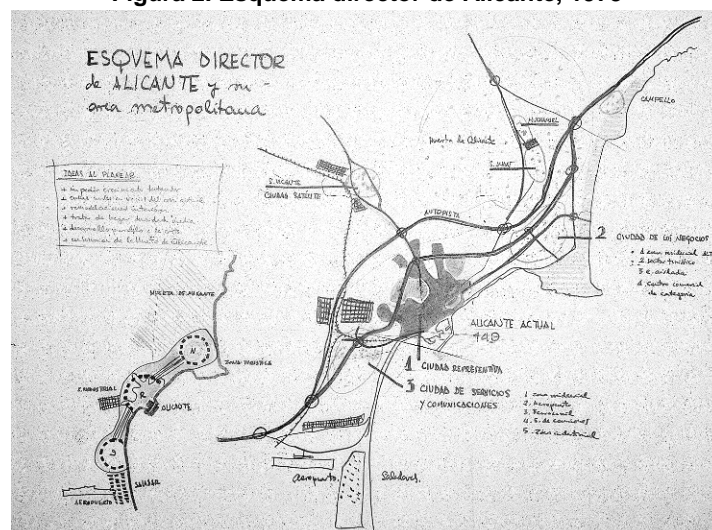
Además de la ciudad central, se proponen dos ciudades satélites con distintas vocaciones: una, al norte turística y de negocios –junto a la ya iniciada urbanización en playa de San Juan- y, otra, al sur de nueva creación –destinada en el plan a servicios y comunicaciones-.<sup>2</sup>

A pesar de que este plan tendrá una vigencia limitada, sus determinaciones se confirmarán a lo largo de las siguientes décadas, tanto en lo que respecta a los nuevos viarios que organizan linealmente la franja costera de norte a sur –incorporando su paso por la ciudad de Alicante-, como por las propuestas de crecimiento disperso en las zonas norte y sur de la ciudad.

---

<sup>2</sup> El plan de 1973, redactado por Juan Antonio García Solera, se inicia en 1965 y está imbuido de la cultura desarrollista de la época. Aspectos coincidentes, como los viarios que recorren la costa mediterránea permitiendo la accesibilidad al frente marítimo, se reconocen en otros planes de la época como el plan de 1966 para Valencia.

Figura 2. Esquema director de Alicante, 1973



Fuente: Juan Antonio García Solera 1953-2003. Alicante:  
Colegio Territorial de Arquitectos de Alicante

El siguiente intento de ordenar el territorio municipal de Alicante es el plan de 1984 que consolida la ocupación entre la ciudad y las áreas limítrofes ya desarrolladas y trata de volver a focalizar su actuación en la ciudad central. El plan propone la ocupación de una buena parte de las áreas periféricas al norte y oeste de la ciudad reduciendo cada vez más los espacios vacantes en estas zonas.

En relación con la ciudad central, establece definitivamente la creación de los viarios de carácter concéntrico que recorren las áreas periféricas de la ciudad –tanto la Gran Vía que ata la ciudad central, como la Vía Parque que une la Playa de San Juan con el extremo sur recorriendo todo el exterior de la ciudad-. Estos dos viarios que recorren el área periférica e interior de la ciudad permitirán el acabado de los intersticios existentes entre los diferentes viarios radiales.

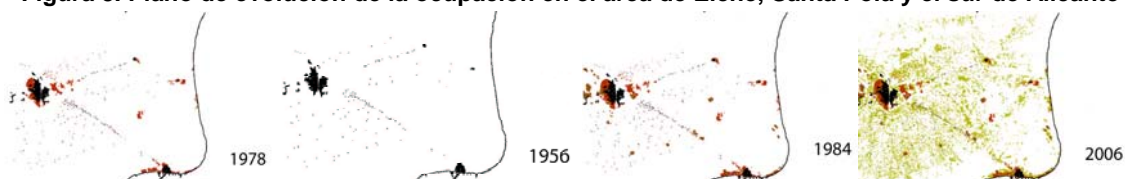
En la revisión actual del plan general de Alicante se apuesta de nuevo por la concentración de la urbanización residencial y la expansión en zonas que permitan el continuo urbano y una contenida colmatación de los intersticios de las áreas suburbanas situadas en el territorio municipal. Esta estrategia está apoyada por una controvertida creación de grandes superficies de parque natural cuya nueva extensión supera los 11 millones de metros cuadrados –superficie coincidente con los metros cuadrados reclassificados-. En la tradicional zona ocupada por asentamientos dispersos –al norte y oeste de la ciudad- se plantea una nueva estrategia ya que los reducidos espacios vacantes son ocupados por un gran parque natural y espacios dotacionales –se prevé una importante dotación de suelo universitario con una reducida ocupación residencial.

Las nuevas áreas de expansión se sitúan hacia el oeste y el sur –únicos espacios libres de cierta dimensión que quedan en el municipio-. En definitiva, esta propuesta inicia una nueva ocupación del territorio periférico hacia el suroeste.

También el planeamiento de los municipios colindantes tendrá una importante influencia sobre este territorio litoral. Hacia el norte y el oeste, los municipios de San Juan, Muchamiel y San Vicente del Raspeig tomaron, en seguida, conciencia de las posibilidades de sus términos para ofrecer a muy poca distancia un alojamiento alternativo al de la ciudad de Alicante.

Así, estos municipios han favorecido la creación de importantes superficies destinadas ocupaciones de baja densidad –especialmente proporcionando edificaciones aisladas en parcela, pareadas, adosadas, etc.- lo que ha consolidado la superficie de estos municipios como las áreas suburbanas de Alicante por excelencia.

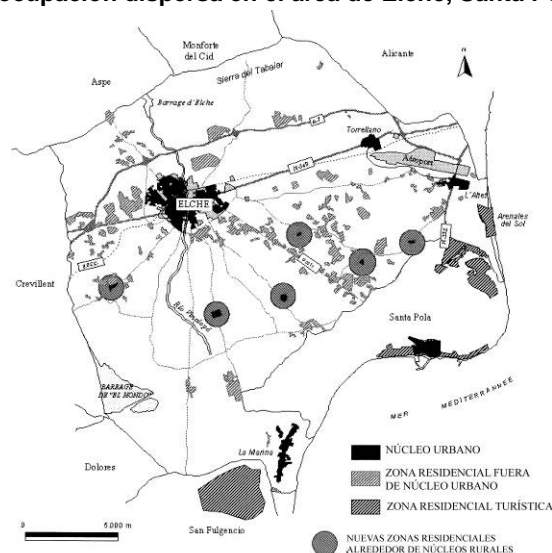
**Figura 3. Plano de evolución de la ocupación en el área de Elche, Santa Pola y el sur de Alicante**



Fuente: elaboración propia a partir de fotografías aéreas

Hacia el sur, las circunstancias han sido bastante diferentes. Además del municipio de Alicante, Elche y Santa Pola son los dos términos municipales que han regulado –o desregulado en ocasiones- la ocupación litoral. De hecho, la ocupación del litoral hacia el sur es muy diferente a la del norte y está caracterizada por una ocupación discontinua, a lo largo de la carretera nacional 332, basada en el desarrollo de grandes urbanizaciones aisladas –Urbanova, Arenales del Sol y Gran Alcant-, consolidando un modelo muy fragmentado de ocupación de suelo. La primera de estas urbanizaciones, Urbanova –en el extremo sur del municipio de Alicante- es una operación unitaria junto a la playa del Saladar y rodeado de una amplia zona de marjal. La tipología edificatoria elegida es la de torres de apartamentos aisladas de unas diez plantas de altura. La segunda urbanización, Arenales del Sol, en el término municipal de Elche se sitúa entre dos espacios dunares y forma parte de esos ejemplos urbanísticos caracterizados por el incumplimiento de cualquier norma urbanística y la especulación por parte de los propietarios de esos suelos. Respecto a la ordenación, se trata de la ocupación de una franja paralela al mar sin ningún orden, ni en el viario ni en la disposición de la edificación, formada inicialmente por bloques en altura que se han ido completando en sucesivas ampliaciones por diferentes tipologías de menor densidad. La tercera de estas urbanizaciones es Gran Alcant, en el extremo norte del municipio de Santa Pola y aislada en la parte alta de la sierra de Santa Pola, una ocupación en la que se han desarrollado sucesivas ampliaciones que han ido ocupando los espacios vacantes que antes existían en los terrenos de esta gran urbanización.

**Figura 4. Plano de la ocupación dispersa en el área de Elche, Santa Pola y el sur de Alicante**



Fuente: La difficile maîtrise de l'urbanisation littorale espagnole: l'exemple de la commune d'Elche. *Rives nord-méditerranéennes* 2003, núm. 15.

Además de estas operaciones inmobiliarias discontinuas, hay que señalar dos procesos adicionales de ocupación de este territorio: el crecimiento en torno a los núcleos existentes y la edificación dispersa en zonas de carácter agrícola. Respecto al primer caso, destacan los crecimientos de los núcleos urbanos de Santa Pola y El Altet que han aumentado notablemente su perímetro construido. En relación con la ocupación dispersa del territorio en esta zona, se debe destacar el caso de Elche que, desde la década de los sesenta, ha visto un sistemático aumento de la residencia secundaria en el campo –a distancias próximas a la ciudad y en dirección este y sur-; una edificación dispersa que ha tenido dos variantes: la



edificación en solares de uso agrícola modificando escasamente la parcelación agraria histórica y, un segundo caso, en el que se han producido reparcelaciones del territorio agrícola formando pequeñas agrupaciones, bien sea junto a pedanías existentes o en caminos rurales. En cualquier caso hay que destacar, especialmente, la contención del crecimiento urbano en el caso de Elche que, de manera opuesta al planeamiento de la época desarrollista en Alicante, ha conseguido una mayor centralidad de la ciudad consolidada y el respeto de una importante superficie de la franja litoral.

Esta estructura viaria y parcelaria histórica va a ser modificada en los próximos años con la propuesta de una nueva organización viaria en el territorio ilicitano planteado por el plan de ordenación del territorio de Elche y el plan de ordenación de la ciudad y los núcleos de Elche. A pesar de que en estos documentos se apuesta por el crecimiento urbano compacto de la ciudad, la red viaria en malla superpuesta a la tradicional de carácter radial supondrá probablemente la puesta en servicio de determinados espacios creando nuevas polaridades y, por tanto, transformando el actual diseminado urbano.

También, en estos momentos, el resto de municipios vecinos que ha tenido tradicionalmente la vocación de ofrecer alojamiento alternativo a la ciudad de Alicante mantienen claramente esa estrategia. Un caso elocuente de esos planteamientos es el municipio de San Juan que ha elaborado un nuevo plan general de ordenación urbana que pone en el mercado todo su suelo municipal para la construcción de viviendas. Esta nueva actitud supone la pérdida del único espacio de características rústicas existente entre la playa y el municipio y por tanto la colmatación de toda la zona localizada al norte de la ciudad de Alicante.

Esta situación de colmatación de todo el territorio en la que se transforman los espacios vacantes junto a los ya desarrollados requerirá en el futuro la creación de determinadas áreas de centralidad o polaridades que permitan una mejor estructura territorial que la derivada del *horror vacui*.

## 2. Los actuales paisajes de la dispersión

La evolución urbana estudiada anteriormente ha dejado patente la importante ocupación dispersa en todo el territorio vinculado a la ciudad de Alicante, tanto en las áreas interiores de influencia, como en la franja litoral. Estos procesos de ocupación tienen diferentes formas y características mucho más diversas que las que una tradicional identificación entre dispersión y vivienda de baja densidad pueden ofrecernos. En muchas ocasiones –entre otros, la propia administración pública a través de las publicaciones que recogen los estudios del PATEMAE<sup>3</sup>– se han identificado los fenómenos de dispersión exclusivamente con la ocupación de la vivienda unifamiliar aislada. Sin embargo, en estos momentos las formas y características de la ocupación dispersa es mucho más amplia y se pueden reconocer una serie de desarrollos de diversa índole –residencial terciario, industrial, etc.– que actúan como auténticos fragmentos urbanos discontinuos y que por tanto crean relaciones con el resto del territorio, en ocasiones, tan relevantes como las que pueden desarrollar otras parte del conjunto urbano.

En este sentido parece oportuno tratar de identificar cuáles son estos espacios dispersos, tanto aquellos que han sido consolidados a lo largo de las últimas décadas, como esos espacios de reciente creación en el territorio y, también, qué características, imagen urbana y relaciones tienen con el resto de áreas urbanas.

### 2.1 Las urbanizaciones aisladas

El modelo de creación de urbanizaciones aisladas situadas en enclaves fundamentalmente costeros que ha sido uno de los modelos de crecimiento urbano a lo largo de las últimas décadas sigue produciéndose en los últimos años y, en esta ocasión, con una dimensión e impacto territorial muchísimo más elevado que las operaciones históricas. Los casos más elocuentes que permanecen actualmente como fragmentos aislados son los situados en la franja litoral sur: Urbanova, Arenales del Sol y Gran Alacant.

<sup>3</sup> El estudio del Plan de Acción Territorial del Entorno Metropolitano Alicante Eche elaborado en 1999 por la Generalitat Valenciana identifica tres tipos de territorios dispersos todos ellos vinculados a la residencia de baja densidad en el apartado El desarrollo Territorial

**Figura 5. La urbanización de Gran Alacant en la sierra de Santa Pola**



Fuente: Google Earth

A la ocupación ya existente hay que añadir un significativo abuso de este tipo de urbanización como son las recientes y sucesivas ampliaciones de Gran Alacant. Una edificación situada en la sierra de Santa Pola que ha desarrollado un crecimiento tan desbordado que en estos momentos se propone ocupar más de la tercera parte de la sierra. Las sucesivas ampliaciones de esta gran urbanización han tenido dos consecuencias importantes desde el punto de vista de la percepción territorial y urbana de este ámbito. En relación con el primer aspecto, el hecho de que se haya colmatado toda la parte superior de la sierra en la zona noreste implica que el impacto visual desde Alicante es enorme, teniendo en cuenta que la ocupación de la edificación en la parte alta de la sierra ha sustituido la percepción de la orografía por la de un continuo edificado. Respecto a la escala urbana, la apuesta por tipologías edificatorias que dejan pocos espacios libres, tanto en el interior de las propias parcelas, como en la urbanización convierte la visión de estos ámbitos en lugares de gran dureza.

## 2.2 *Las poblaciones dormitorio*

Los municipios que han actuado como poblaciones satélite de las ciudades centrales -como pueden ser San Vicente, San Juan y Muchamiel respecto de Alicante o Santa Pola en relación con Elche- han desarrollado esa función periférica ampliando su oferta residencial notablemente con nuevas urbanizaciones.

En este sentido sobresalen dos poblaciones: San Vicente del Raspeig y San Juan de Alicante. En el caso de San Vicente destaca la oferta de recientes alojamientos, que está reforzada por la estrategia territorial de creación de una futura línea de tranvía que la une a Alicante. Las características de la oferta residencial son dobles, por un lado, nuevas áreas residenciales en el núcleo urbano y, por otro lado, una nueva oferta de viviendas unifamiliares localizadas en el territorio situado entre San Vicente y San Juan de Alicante

El caso de San Juan es todavía más radical puesto que, además del enorme desarrollo de viviendas de baja densidad, el plan general de ordenación urbana en aprobación ha optado por urbanizar todo el territorio municipal vacante hasta la actualidad, una apuesta que consolida esta población como oferta alternativa de alojamiento a la ciudad de Alicante.

## 2.3 *El espacio agrícola con edificación diseminada*

Existen dos áreas de este tipo en la franja costera alicantina: el espacio entre Alicante y San Juan y el situado entre Elche y Santa Pola. La pervivencia de este modelo de asentamiento parece bastante difícil. En el caso de Elche las nuevas infraestructuras viarias transformarán ese modelo; por un lado una nueva malla viaria propuesta cambiará la antigua estructura radial por una nueva con una mayor accesibilidad a este espacio; y por otro lado, el viario de conexión entre Alicante y Elche paralelo a la actual autovía va a poner en valor unos territorios que hasta ahora sólo estaban conectados por tortuosos caminos rurales.



En el caso de San Juan el reducido espacio con estas características que quedaba entre las ocupaciones costeras y el núcleo urbano van a ser ocupadas en la propuesta de plan general de ordenación del municipio, tal y como se ha comentado, apostando por el carácter de ciudad dormitorio.

#### 2.4 *La urbanización de la playa de San Juan*

La inicial ocupación litoral de la playa de San Juan ha ido creciendo pero ha mantenido, hasta la fecha, el aislamiento de los núcleos urbanos colindantes definida por el espacio de edificación diseminada que mantiene el carácter rústico de esos espacios de separación. En este proceso de ocupación, la colmatación de algunos espacios más cercanos a la ciudad con tipologías residenciales y usos urbanos un poco más complejos que los antiguos apartamentos playeros hace que se hayan creado nuevas polaridades en ese ámbito separado de la ciudad.

En estos momentos el carácter que tiene la urbanización de la playa de San Juan es producto de esas sucesivas ampliaciones producidas de manera fragmentaria. También las diferentes tipologías edificatorias utilizadas en los diferentes momentos han contribuido a configurar un territorio en el que se ha producido una fuerte especialización de los espacios. A grandes rasgos, se pueden identificar cuatro paisajes urbanos con una cierta identidad. Un primer ámbito, el más antiguo, correspondiente a las edificaciones veraniegas con las que se inicia la ocupación de este litoral y que posteriormente es ampliado en sucesivos crecimientos, caracterizado por su condición de estacionalidad y vinculación a la actividad playera estival o vacacional. Un segundo espacio urbano es el correspondiente a algunas de las áreas cercanas a las anteriores en las que se ha conseguido una cierta población residente con edificaciones plurifamiliares fundamentalmente y, por tanto, existe una mayor coincidencia de actividades –comercios, dotaciones escolares, etc.- Estas áreas son las que en estos momentos pueden crear pequeñas centralidades en este gran territorio periférico; además, la creación de una nueva línea de tranvía por estas zonas ha reforzado este carácter. El tercer grupo de ámbitos viene representado por ciertas ocupaciones de baja densidad –adosados, viviendas unifamiliares en parcela aislada, etc.- que también tienen un carácter residencial continuo. Por último, el cuarto paisaje reconocible de esta zona, está vinculado a la reciente incorporación de un campo de golf asociado a importantes desarrollos residenciales de baja densidad que constituye un modelo nuevo que completa la amalgama de usos en este espacio litoral.

**Figura 6. La ocupación dispersa de la playa de San Juan**



Fuente: Google Earth

#### 2.5 *Áreas de concentración de actividades administrativas o terciarias*

La transformación de superficie concreta separada de toda continuidad urbana para acoger una determinada actividad no es nueva en el territorio alicantino. La Universidad de Alicante se situó precisamente en un lugar de estas características, posteriormente la creación de nuevas infraestructuras ha incorporado nuevas accesibilidades y los espacios contiguos han adquirido una potencialidad de la que carecían en su momento, convirtiendo este espacio en un lugar de atracción de actividades desde las comerciales –un centro comercial además de otros comercios- hasta terciarias y residenciales.

La ocupación en un territorio vacante para una implantación similar es la que se ha producido recientemente en el sur de Alicante. La creación desde los primeros años de la actual década de dos actividades de tanta relevancia como son, por una lado, la OAMI -la oficina para el registro de marcas, dibujos y modelos de la Unión Europea- y, por otro, la Ciudad de la Luz -los estudios cinematográficos propulsados por la propia Generalitat Valenciana- en el espacio vacante situado en el frente litoral sur ha dado lugar a una transformación en curso de esta zona. Se trata de un área que además de estar alejada y aislada del continuo urbano tampoco tiene unas excesivas buenas comunicaciones con las autovías que cruzan el territorio alicantino. La relación de esta zona con la malla viaria se produce a través de la carretera nacional que une Alicante con Elche y el aeropuerto. Sin embargo, la cercanía de este enclave al aeropuerto lo ha convertido en área de fuerte crecimiento hotelero -tres cadenas hoteleras se han situado en una muy reducida superficie- y de nuevas actividades terciarias.

**Figura 7. La ocupación dispersa en el área sur de Alicante**



Fuente: Google Earth

En estos momentos este espacio resulta residual y fragmentado pero la potencialidad de sus actividades, por un lado, y la circunstancia de que la expansión urbana de Alicante planteada por el planeamiento en elaboración se sitúa en esa dirección, por el otro lado, parece dejar claro el futuro desarrollo de esta parte del espacio litoral de Alicante.

## 2.6 Áreas de gran accesibilidad de nuevas infraestructuras viarias

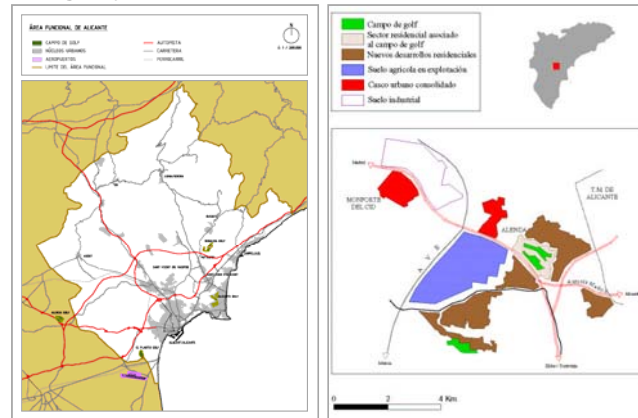
Uno de los nuevos territorios dispersos recientes está vinculado a las áreas creadas por las nuevas infraestructuras viarias de gran capacidad. Encontramos fragmentos urbanos situados a varios kilómetros cuya única razón de ser es la accesibilidad a los viarios de gran capacidad que los unen con todo el territorio. La nueva circunvalación a la ciudad de Alicante AP-7 que conecta en su extremo sur con la ciudad de Elche es un claro ejemplo de estos asentamientos emergentes.

Dos ejemplos muy coincidentes, por tratarse de importantes operaciones inmobiliarias asociadas a la implantación de nuevos campos de golf ilustran este nuevo tipo de asentamientos dispersos. Se trata de asentamientos situados a cierta distancia de los núcleos urbanos, situados cerca de los nudos de acceso a la recién creada autopista de circunvalación de Alicante AP-7: el primero de estos ejemplos, en el municipio de Muchamiel, junto al inicio norte de la nueva autopista, está situado próximo a una importante zona destinada al cultivo agrícola intensivo por medio de invernaderos. Se pueden identificar dos urbanizaciones independientes pero todas ellas definidas por viviendas unifamiliares, bien aisladas o adosadas, una de ellas -Bonalba- vinculada al campo de golf y un hotel y, la segunda -Cotoveta- reproduciendo el mismo modelo pero en el espacio intersticial entre la anterior y la autopista AP-7.

El segundo ejemplo, localizado en el término municipal de Monforte del Cid, está situado en el cruce de entre la autovía que comunica Alicante con Madrid A-3 y la nueva autopista de circunvalación AP-7 que conecta toda la costa mediterránea de norte a sur. Aunque sólo existe en estos momentos una urbanización vinculada al campo de golf de Alenda, están previstos nuevos desarrollos residenciales de baja densidad en las proximidades de la anterior y junto a las distintas autovías que cruzan este territorio.

Resulta especialmente curioso que si hace unos lustros estas áreas de gran accesibilidad rodada eran potencialmente espacios destinados a centros comerciales, parques tecnológicos o polígonos industriales, en estos momentos, estos territorios aparecen ocupados por nuevos usos residenciales y de ocio.

**Figuras 8 y 9. Los campos de golf en el área funcional de Alicante y detalle de Alenda golf y sus operaciones residenciales asociadas**



Fuente: *Estudio sobre el impacto territorial de los campos de golf y operaciones asociadas en el Levante español*. Madrid: Ministerio de Medio Ambiente

**Figura 10. Área norte de Alicante, incluyendo el golf Bonalba y sus urbanizaciones**



Fuente: Google Earth

## 2.7 Los polígonos industriales

También los polígonos industriales han colaborado en la creación de áreas suburbanas de carácter disperso. Los tradicionales asentamientos de polígonos industriales en los viarios radiales de conexión con otras poblaciones han evolucionado de diferente manera en los distintos casos.

Mientras que en la carretera de Alicante hacia San Vicente del Raspeig se ha consolidado la urbanización residencial en los espacios vacantes y las traseras de los polígonos, en el caso de la carretera hacia Madrid, la repetición de nuevos polígonos apoyados en la autovía ha creado nuevos espacios industriales independientes y aislados, una situación que consolida las propuestas del nuevo plan de ordenación al plantear la creación de más áreas industriales en esa zona y rodear estos polígonos por los nuevos parques naturales.

El tercer caso, el polígono situado en la carretera hacia Elche, aislado de todo conjunto urbano, ha sido recientemente completado con un área residencial de baja densidad promovida por el IVSSA –Instituto Valenciano de la Vivienda S.A.- dando lugar a la fragmentación de los espacios terciarios e industriales de la zona con la actividad residencial.

### 3. Conclusiones

La ocupación dispersa del territorio litoral alicantino se inició en la mitad del siglo XX y ha mantenido esta tendencia desde entonces a diferentes ritmos y con distintas características. El agotamiento total del suelo para actividades urbanas parece inevitable a tenor de los procesos históricos analizados y las previsiones actuales que cada uno de los municipios afectados tiene para este territorio. También, parece constatar una cierta especialización funcional de cada uno de los espacios situados en este ámbito. Por una parte, las zonas localizadas al norte y al oeste tienen una vocación que tiende a la consolidación de la ocupación total del territorio con una marcada primacía del uso residencial que dota a esta zona de una cierta monofuncionalidad. Las razones que sustentan esta previsión vienen de la mano de las actuaciones en infraestructura realizadas o en desarrollo –viario de gran capacidad para conectar San Juan y San Vicente, nuevas líneas de tranvía que conectan las periferias situadas en el norte y oeste, planeamientos que apuestan por la ocupación urbana de toda la superficie municipal, etc.-. En estos momentos, los retos de futuro para esta zona se centran en la definición de nuevas áreas de cierta centralidad que permitan que se replanteen las relaciones de las actuales ocupaciones dispersas entre sí y las de los núcleos urbanos ya consolidados.

Por otra parte, en la zona sur se encuentra el mayor suelo vacante de Alicante. Aunque ya se han asentado diversas actividades que permiten una mayor complejidad de usos en este área, la fragmentación de los usos y la existencia de espacios para la implantación de nuevas actividades permiten una mayor recomposición de todo el territorio. En este sentido, la existencia del aeropuerto, las áreas de actividad terciaria y administrativa, las posibilidades de transformación de algunos polígonos industriales, junto con el previsto crecimiento residencial en esta zona, convierten este ámbito en el mayor reto actual a considerar. Al contrario de lo que ocurría en el norte, donde la recomposición territorial se tiene que hacer superponiendo nuevas polaridades sobre la ocupación actual, en el sur ya existen los polos de atracción urbana y los espacios intersticiales que posibilitarían una intervención coherente con esa realidad emergente en la que no debería ser necesario ocupar todo el territorio. Por último, cabe destacar que los vaivenes del urbanismo alicantino han estado siempre vinculados a una inexistente concepción global e integrada de este territorio que ha dejado a las actuaciones sectoriales y a los planeamientos municipales la última palabra sobre el futuro de cada espacio sin tener en cuenta las consecuencias territoriales que implicaban. En este sentido, la necesidad de una planificación territorial que considere toda el área funcional de manera integrada parece imprescindible para no mantener los errores del pasado.

### Bibliografía

- Font Arellano**, Antonio (ed.). *La Explosión de la ciudad. Transformaciones territoriales en las regiones urbanas de la Europa Meridional*. Madrid: Ministerio de la Vivienda, 2007
- Gascó Verdier**, Carles. El modelo valenciano para la gestión a través de la experiencia aplicativa de la LRAU en Alicante (1995-2005). *Arquitectura, Ciudad y Entorno*, 2006, vol.1, núm.2, octubre 2006, p. 56-84.
- Larrosa Rocamora**, José Antonio Carlos. La difficile maîtrise de l'urbanisation littorale espagnole: l'exemple de la commune d'Elche. *Rives nord-méditerranéennes* 2003, núm. 15.
- Leal Maldonado**, Jesús & **Roca Cladera**, Josep. Catálogo de la exposición Cinco paisajes por cincuenta años. Madrid: Ministerio de la Vivienda, 2008
- Martí Ciriquíán**, Pablo & **Oliva Meyer**, Justo. Algunas intervenciones en la costa mediterránea de Alicante: tres propuestas, tres ideologías, tres actitudes. *La Arquitectura Moderna y Turismo 1925-1965*. Valencia: Fundación DOCOMOMO, 2006. p. 225-230
- Navarro Vera**, José Ramón & **Martí Ciriquíán**, Pablo. El plan general de 1973. Treinta años de urbanismo en Alicante. *Juan A. García Solera 1953-2003*. Alicante: Colegio Territorial de Arquitectos de Alicante, 2005.
- Navarro Vera**, José Ramón & **Ortuño Padilla**, Armando (dir.). *Estudio sobre el impacto territorial de los campos de golf y operaciones asociadas en el Levante español*. Madrid: Ministerio de Medio Ambiente, 2008.
- Oficina del Plan de Acción Territorial del Entorno Metropolitano de Alicante Elche**, *La metrópoli Alicante-Elche. Un territorio para el futuro*. Valencia: Generalitat Valenciana, 1999.
- Ponce Herrero**, Gabino (ed.) Sheila. *La ciudad fragmentada. Nuevas formas de hábitat*. Alicante: Universidad de Alicante, 2006.
- Valera Lozano**, Antonio & **Año Vidal**, Carlos & **Sánchez Díaz**, Juan. "Crecimiento urbano (1956-1998) en el entorno metropolitano Alacant-Elx (Comunidad Valenciana)" en *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 2007, núm. 44, p. 169-186.